SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK V NR 8 (192)

14–21 LUTEGO 1950













ZBUDUJEMY MOCNE PODSTAWY

— Wiem, że w życiu Ligi Lotniczej zaszły z nowym rokiem wielkie zmiany — rzekł do mnie Władek. O, chociażby to, że szkolenie na teoretycznych kursach szybowcowych, naukę pilotażu czy trening lotniczy w aeroklubach prowadzi Liga Lotnicza — świadczy o ich ważności! Przed tym było inaczej. Czy nie moglibyśmy wobec tego rozpatrzyć dokładniej, jak będzie przedstawiać się w roku bieżącym ta nowa, lepsza praca Ligi? — zapytał.

— Wiem również — dodał — że zmiany w organizacji Ligi Lotniczej mają bardzo ważny związek z planem sześcioletnim. Zostały one dokonane po to, by lepiej ten plan na naszym lotniczym odcinku wykonać. My, ludzie lotnictwa— stwierdził z dumą — musimy przecież w stu procentach podołać zadaniom planu! Mamy dużo pracy przed sobą, żeby plan wykonać.

— Widzisz, trafiłeś w sedno z tym planem. Świadczy to, że rozumiesz, iż w roku 1950, pierwszym roku planu sześcioletniego, my, członkowie Ligi Lotniczej, musimy być zwartą, karną grupą, zdolną do wykonania swych ważnych obowiązków. Posłuchaj, co to za obowiązki.

Mamy w kraju szereg okręgów i ośrodków przemysłowych, a w nich całe masy młodzieży. Młodzież ta garnie się do lotnictwa.

Musimy upowszechnić lotnictwo w fabrykach czy hutach, zapoznać z naszym lotnictwem robotników, zaznajomić ich z historią i szlakiem bojowym naszego odrodzonego lotnictwa wojskowego, w jak największym stopniu udostępnić szkolenie lotnicze synom i córkom górników, hutników, robotników portowych, ludzi zatrudnionych w przemyśle. Na tym odcinku jest bardzo dużo do zrobienia.

Na terenie robotniczym akcja upowszechnienia Ligi Lotniczej spotka się z gorącym przyjęciem, to pewne. Już dziś wielu członków załóg kopalń i hut wstępuje do Ligi Lotniczej, tworząc własne koła ligowe i oddziały.

Sprawa następna: czy orientujesz się, na przykład, ilu chłopców na wsi w twoim wieku, takich samych entuzjastów lotnictwa jak ty — ma do tego lotnictwa dostęp? Jest ich dużo, wiele tysięcy. A czy wiesz, jak mało do tej pory jest na wsi kół Ligi Lotniczej, czy modelarni?

Musimy więc dotrzeć do wszystkich wsi, do szkół wiejskich, rolniczych spółdzielni produkcyjnych i Państwowych Gospodarstw Rolnych. Nie możemy dopuścić do tego, aby wieś była lotniczym nieużytkiem — to właśnie jeden z naszych najpilniejszych obowiązków. Mamy bojowe zadanie: nawiązać szeroki kontakt z naszym sprzymierzeńcem — młodzieżą chłopską. Mamy jej wskazać drogę do lotnictwa. Zapytasz, jak? Powiem ci krótko: na wsi musi powstać jak najwięcej kół LL i modelarni. Młodzież chłopska poprzez Ligę Lotniczą musi zetknąć się z lotnictwem.

Wieś — to bardzo wdzięczne pole pracy dla aktywisty Ligi Lotniczej:

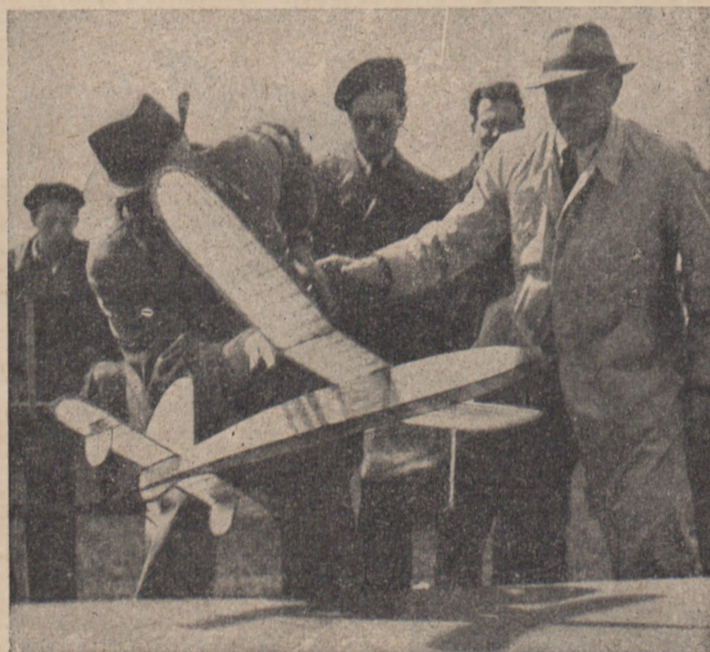
— Słuchaj, ale jak postępować, aby jak najlepiej spełnić zadania popularyzacji lotnictwa i na wsi i na terenie robotniczym?

— Zanim ci odpowiem, jak to zrobić, trzeba uświadomić sobie, jak my do tego musimy się przygotować. Powiem ci po prostu: musimy wzmocnić się organizacyjnie, to znaczy — zwrócić baczną uwagę na sumienność pracy i jej wysoki poziom w każdym naszym kole LL, każdej modelarni, na każdym kursie lotniczym. Każdy członek LL musi być członkiem aktywnym, czynnym, przedsiębiorczym. Pomyśl: cóż z tego, że np. koło LL ma 30 członków, gdy pięciu tylko czynnie pracuje?

— Acha, rozumiem: przede wszystkim jakość pracy członków Ligi, a potem dopiero — wzrost ilości członków? Czy tak?

— Słusznie. Lepsze jest koło, którego dziesięciu członków wygłosi dziesięć pogadanek lub odczytów, np. o historii lotnictwa, od koła liczącego 50 członków, którzy... raz na kwartał tylko zapłacą składkę.

Liga Lotnicza ma tu wielkie zadanie: zorganizować masową sieć kursów ogólnolotniczych, prelekcji, pogadanek i odczytów na tematy lotnicze w zakładach pracy, w szkołach i na wsi. Liga — to przecież my! My to zrobimy. I czy wiesz, kto nam w tej pracy najlepiej pomoże? — młodzież ZMP. Ty przecież sam jesteś zetempowcem. Jesteś zapalonym miłośnikiem lotnictwa i modelarzem. W przyszłości chcesz zostać pilotem Praca Ligi Lotniczej oprze się na zetempowcach, naszej przodującej, najlepiej społecznie wyrobionej młodzieży. Oni pociągną swych rówieśników na lotniczą drogę. Już dziś wiadomo, że koła LL, w których członkami są zetempowcy — to z reguły koła aktywne na wysokim poziomie.



Jeśli wykonasz takie zdjęcie na zawodach małego lotnictwa, to możesz je przygotować na wystawę fotografii lotniczej, którą zorganizuje Liga Lotnicza na jesieni bieżącego roku. Foto JMW

W pracy propagowania lotnictwa wezmą też czynny udział członkowie Aeroklubów Ligi Lotniczej! Oni też będą opiekować się kołami ligowymi, wykładać na kursach ogólnolotniczych, wygłaszać odczyty i pomagać w urządzaniu imprez propagandowych.

— Mówiłeś o zwartości organizacyjnej członków Ligi Lotniczej. Ale co zrobić np. w kołach, gdzie większość członków mało się udziela i jest związana z kołem luźno?

— Ci członkowie, to po prostu „martwe dusze". Oni tylko utrudniają planową pracę koła swoją bezczynnością. Jeśli nie wyrwą się ze swej bezczynności, będą musieli pożegnać się z Ligą Lotniczą. Na ich miejsce przyjdą ci, którzy chcą pracować naprawdę, entuzjaści lotnictwa.

Wzorowym można będzie nazwać takie koło, którego wszyscy członkowie dają lotnictwu swą pracę, dbają o aktywność zespołu i regularnie opłacają składki.

Takimi muszą stać się wszystkie koła.

I jeszcze jedno pamiętaj: jacy członkowie kół — takie będą zarządy oddziałów i okręgów Ligi Lotniczej. Między wszystkimi ogniwami Ligi musi być ścisła współpraca i ciągła łączność. Dopiero wtedy będzie można powiedzieć, że Liga Lotnicza jest organizacją zwartą, prawdziwą armią entuzjastów lotnictwa.

— Tak, wtedy w pełni wykonamy zadania, jakie nas czekają w pierwszym roku lotniczej sześciolatki.

JERZY ZARĘBSKI

REGULAMIN LOTNICZEGO WYŚCIGU

I. CEL

JANUSZ STANISŁAWSKI

Zagadnienie współzawodnictwa nie jest Wam obce. Spotykacie się z nim w każdej dziedzinie naszego życia. Przemawia do Was przykładem przedterminowego wykonania planu 3-letniego, szybko odbudowującej się Warszawy, wzrostem jakości produkcji. Codziennie gazety donoszą o nowych wynikach współzawodnictwa zespołowego i indywidualnego. Współzawodnictwo, zainicjowane po raz pierwszy w Polsce przez górnika Wincentego Pstrowskiego, przekształciło się szybko w ruch żywiołowy i będąc podstawą naszych dotychczasowych gospodarczych osiągnięć, stało się gwarancją wykonania Planu Sześcioletniego. Realizując przez współzawodnictwo hasła: „szybciej, lepiej, taniej"; przyśpieszamy wzrost stopy życiowej i ogólnego dobrobytu. Te same hasła musimy realizować w naszym lotnictwie sportowym. Zaczęliśmy na nie zwracać uwagę w ubiegłym roku wprowadzając regulamin współzawodnictwa między aeroklubami regionalnymi. Każdy z pilotów osobistą pracą wpływał na wyniki swojego klubu, od sumy których zależało miejsce każdego aeroklubu w punktacji ogólnej.

Zastanówmy się, czy w roku 1949 wszyscy piloci klubów wykonali swoje obowiązki? Czy są w porządku w stosunku do siebie, do swojego klubu i do państwa? Przebieg współzawodnictwa międzyklubowego obserwowaliście w roku ubiegłym z zainteresowaniem. Wielki wyścig w 1949 roku był przecież, zwłaszcza przy końcu, niezwykle emocjonujący. I Wy, zapewne, używając języka sportowego, byliście „kibicami" swoich klubów. Wyniki roku 1949 wykazały nam, że takich kibiców było również wielu wśród pilotów, którzy, musimy to sobie otwarcie powiedzieć, przyglądało się współzawodnictwu z daleka, nie biorąc w nim aktywnego udziału. Piloci ci zachowując się biernie nie tylko że nie znali szczegółów regulaminów, ale nie wiedzieli jakie są główne dążenia współzawodnictwa i jaką pozycję w wynikach zajmuje ich klub. Czy w podobnych wypadkach można mówić o świadomości politycznej tych pilotów, jeżeli nie znają sensu i skutków własnego działania?

Są tacy, którzy znają tylko przyjemność lotu, jakiej nie daje żaden inny sport. A przecież inwestycje lotnicze: budowa hangarów, lotnisk, samoloty, szybowce, spadochrony, samochody i wyciągarki, benzyna, oleje i smary — to przecież koszty, którym równych nie ma w żadnej innej dziedzinie sportu. Każdy z Was powinien jasno to widzieć i być dumnym, że może z tych dobrodziejstw korzystać

Znając dług wobec państwa i społeczeństwa, musimy stale zdążać do wyrównania rachunków — latając uaktywniać się społecznie. Każdy z pilotów klubowych powinien osobistą pracą przyczynić się do popularyzacji zagadnień lotnictwa, pomagać w pracy i szkoleniu młodszym kolegom. Wiemy, że dla Was droga do lotnictwa będzie tym jaśniejsza, im wyższy będzie poziom wiedzy Waszych starszych kolegów. Poznanie teorii lotu i nauk tej teorii dotyczących, to nie tylko osobista satysfakcja czy okazja do imponowania kolegom. To wiedza, która pozwoli na wyjaśnienie wielu pytań i pomoże w wielu trudnościach opanowania powietrza. Wyszkolenie praktyczne będzie wówczas łatwiejsze i szybciej wzrośnie poziom kwalifikacji lotniczych: Wszystkim Wam przecież wiadomo, że kwalifikacja, to zasadniczy warunek wyczynu. Największe nawet ambicje sportowe nie pomagają, gdy ręka nie włada sprawnie drążkiem sterowym, a słabe przygotowanie teoretyczne nie pozwala na właściwą ocenę warunków technicznych: taktycznych i meteorologicznych wyczynu.

Jeśli piloci spełnią powyższe warunki, potrafią bez wątpienia racjonalnie eksploatować sprzęt. Racjonalna eksploatacja sprzętu wiąże się ściśle z Waszą świadomością polityczną, uaktywnieniem społecznym, wiedzą teoretyczną i poziomem wyszkolenia praktycznego.

Bezpośredni udział we współzawodnictwie międzyklubowym będzie polegał na jak najbardziej wydajnej pracy pilotów na wszystkich odcinkach działalności klubu. By zaś zasługi każdego z nich w wynikach klubu zostały ocenione sprawiedliwie, w orzeczeniach pomoże pilotom przemyślane i dobrze zorganizowane współzawodnictwo wewnątrzklubowe. Współzawodnictwo wewnątrzklubowe oparte na sprawiedliwym regulaminie przyczyni się również do uniknięcia wielu „koleżeńskich nieporozumień". Będzie można wówczas w sposób obiektywny i bezsporny odróżnić lepszych od gorszych.

Czy wiecie, jaka będzie druga strona bezpośredniej działalności pilotów w klubie? Wydajna praca w klubie przyczyni się do tego, że wydatki klubu znacznie się zmniejszą. Olbrzymie koszty ponoszone przez klub znajdą swój równoważnik w postaci wzrostu godzin lotu i dochodu ze składek werbowanych przez pilotów klubowych członków LL. Umiejętna i racjonalna eksploatacja sprzętu przedłuży „życie" samolotów, szybowców, wyciągarek i ściągarek. Mówiąc krótko — osiągniemy obniżenie kosztów własnych. Godzina lotu będzie tańsza, a więc tym samym nakładem kosztów zwiększymy ilość lotów.

Nim więc przystąpimy do dokładnego rozpatrywania regulaminu współzawodnictwa pomiędzy klubami na rok 1950, postarajcie się zrozumieć ten artykuł. Musicie zrozumieć zagadnienie zasadnicze: celem współzawodnictwa w aeroklubach jest podniesienie świadomości politycznej i uaktywnienie społeczne członków aeroklubów, podniesienie poziomu wiedzy teoretycznej i praktycznego wyszkolenia oraz zwiększenie ilości i jakości wyczynów sportowych, usprawnienie eksploatacji sprzętu i zmniejszenie wydatków w klubach.

I o tym musicie pamiętać.

...Umiejętna i racjonalna eksploatacja sprzętu przedłuży „życie" szybowców i samolotów,.. Foto: WAF



POMYŚLNY START

Minął styczeń, pierwszy miesiąc Planu Sześcioletniego. I ten właśnie pierwszy miesiąc przyniósł nam znaczny sukces. Wszystkie niemal dziedziny naszego przemysłu wykonały plan produkcyjny z nadwyżką. Każdy robotnik i pracownik umysłowy zdawał sobie sprawę, że jego praca, w tym miesiącu jest szczególnie ważna. Wszak rozpoczynał wykonywanie planu, który ogromnie zwiększy potęgę naszego kraju i zapewni ludowi polskiemu trwały dobrobyt.

Sukces polskiego przemysłu w miesiącu styczniu zawdzięczamy przede wszystkim temu, że polscy robotnicy i pracownicy umysłowi kontynuowali w dalszym ciągu wielkie współzawodnictwo pracy, jakie rozpoczęli w związku z akcją uczczenia 70-ej rocznicy urodzin Generalissimusa Stalina. Wzorując się na pracy radzieckich metalowców, polscy tokarze zdwoili tempo skrawania metali, hutnicy — przyspieszyli czas wytapiania stali, włókniarze — podejmowali pracę na kilkunastu warsztatach, murarze — pracowali na budowlach bez względu na silne mrozy i układali kilka razy więcej cegieł, niż przewiduje norma.

Polski przemysł osiągnął wielki sukces w styczniu, również i dlatego, ponieważ robotnicy i pracownicy umysłowi zdawali sobie doskonale sprawę z wagi wielkiego i wspaniałego zadania, jakie przed nimi postawiła Polska Zjednoczona Partia Robotnicza — zadania wykonania planu budowy fundamentów socjalizmu.

Ale polska klasa robotnicza nie myśli się zatrzymywać wcale na swym dotychczasowym sukcesie. Polscy robotnicy rozumieją bowiem, że tylko wytężona i systematyczna praca pozwoli im na wykonanie wielkich zadań, jakie stawia przed nimi Państwo Ludowe. Dlatego też podejmują oni masowo zobowiązania długofalowego współzawodnictwa pracy. Na wezwanie górnika Markiewki tysiące robotników wszystkich dziedzin naszej gospodarki zobowiązało się przekraczać normy produkcyjne w ciągu trzech, sześciu, a nawet i dwunastu miesięcy.

W ten sposób współzawodnictwo pracy, które obejmuje u nas coraz większe rzesze mas pracujących kraju coraz bardziej się doskonali. O ile w latach ubiegłych robotnicy zobowiązywali się do zwiększania wydajności pracy, do polepszania jakości wytwarzanych artykułów, o tyle dziś zobowiązują się również i do tego, by systematycznie w ciągu wielu miesięcy przekraczać normy produkcyjne.

Takie współzawodnictwo daje gwarancję, że wielki sukces, jaki osiągnął nasz przemysł w ciągu ubiegłego miesiąca będzie trwały.

Każdy dzień, tydzień i miesiąc realizacji Planu Sześcioletniego przynoszą naszej Ojczyźnie coraz to nowe sukcesy.

*

Apel górnika Markiewki nie odbił się bez echa również i w lotnictwie. Przykładem tego jest konkretne długofalowe zobowiązanie Pierwszej Eskadry Sześciolatki z Warszawskiego ALL. Również mechanicy Ligi Lotniczej zebrani na kursie w Szklarskiej Porębie podjęli uchwałę, w której zobowiązali się do jeszcze wydajniejszej pracy, aby sprzęt lotniczy powierzony ich opiece był w takim stanie, by mogła być zapewniona ciągłość szkolenia młodych kadr pilotów Polski Ludowej.

List z CWL-u

W całym kraju trwają obecnie teoretyczne kursy szybowcowe, zorganizowane przez Ligę Lotniczą dla kandydatów zakwalifikowanych na naukę latania w roku bieżącym. Młodzież zebrana na kursach, wyrażając swą radość i wdzięczność dla państwa za opiekę i umożliwienie jej nauki, uchwala rezolucje, w których zobowiązuje się do osiągnięcia jak najlepszych wyników w pracy.

Oto treść listu, jaki nadesłali do Ligi Lotniczej zetempowcy z TKS-u w Centrum Wyszkolenia Lotniczego LL:

My, młodzież zrzeszona w szeregach ZMP z województwa Śląsko-Dąbrowskiego, przebywająca obecnie na teoretycznym kursie szybowcowym zorganizowanym przez Ligę Lotniczą w Centrum Wyszkolenia Lotniczego, wyrażamy głęboką wdzięczność dla władz Polski Ludowej, a specjalnie dla Ligi Lotniczej za zorganizowanie wyżej wymienionego kursu, na którym my, młodzież robotnicza i chłopska, możemy zdobywać podstawowe wiadomości z dziedziny lotnictwa.

Naszym dążeniem jest osiągnięcie jak najlepszych postępów w nauce, aby stać się w przyszłości pełnowartościowymi pilotami. Zdajemy sobie sprawę, że tak doskonałe warunki do nauki, jakie mamy w Centrum Wyszkolenia Lotniczego, zawdzięczamy ustrojowi Polski Ludowej, umożliwiającemu nam szkolenie się w wymarzonym przez nas, młodych, lataniu.

Zobowiązujemy się do osiągnięcia jak najlepszych rezultatów w nauce, pracy społecznej oraz utrzymać wysoki poziom dyscypliny, by w ten sposób przyczynić się do budownictwa socjalizmu w Polsce i utrwalenia światowego pokoju.

Zarząd Koła ZMP
przy TKS w Centrum Wyszkolenia Lotniczego
dnia 6 lutego 1950 r.

Co, Gdzie, Kiedy?

Z WIOSNĄ BR., podobnie jak w latach ubiegłych, rozpocznie się akcja opylania lasów w celu zwalczania szkodników leśnych: osnui gwiaździstej i mniszki brudnicy. W lasach państwowych trwają ponadto obecnie poszukiwania larw i poczwarek innych szkodników leśnych, które zimują w ściółce leśnej. Do zwalczania tych szkodników również przewiduje się użycie samolotów.

PRZY SZKOLE PODSTAWOWEJ NR. 46 w Poznaniu (Osiedle Warszawskie) otwarta została nowa modelarnia lotnicza Ligi Lotniczej. Modelarnią opiekuje się szkolne koło LL i kierownictwo szkoły. Pracą w modelarni kierują trzej uczniowie, którzy uprzednio przeszli przeszkolenie w Okręgowej Modelarni LL w Poznaniu.

ZSRR

LOTNICTWO RADZIECKIE bierze czynny udział w akcji przedwyborczej do Rady Najwyższej Związku Radzieckiego. Codziennie z lotnisk większych miast ZSRR startują maszyny komunikacyjne, rozwożące po całym kraju materiały informacyjne i propagandowe.

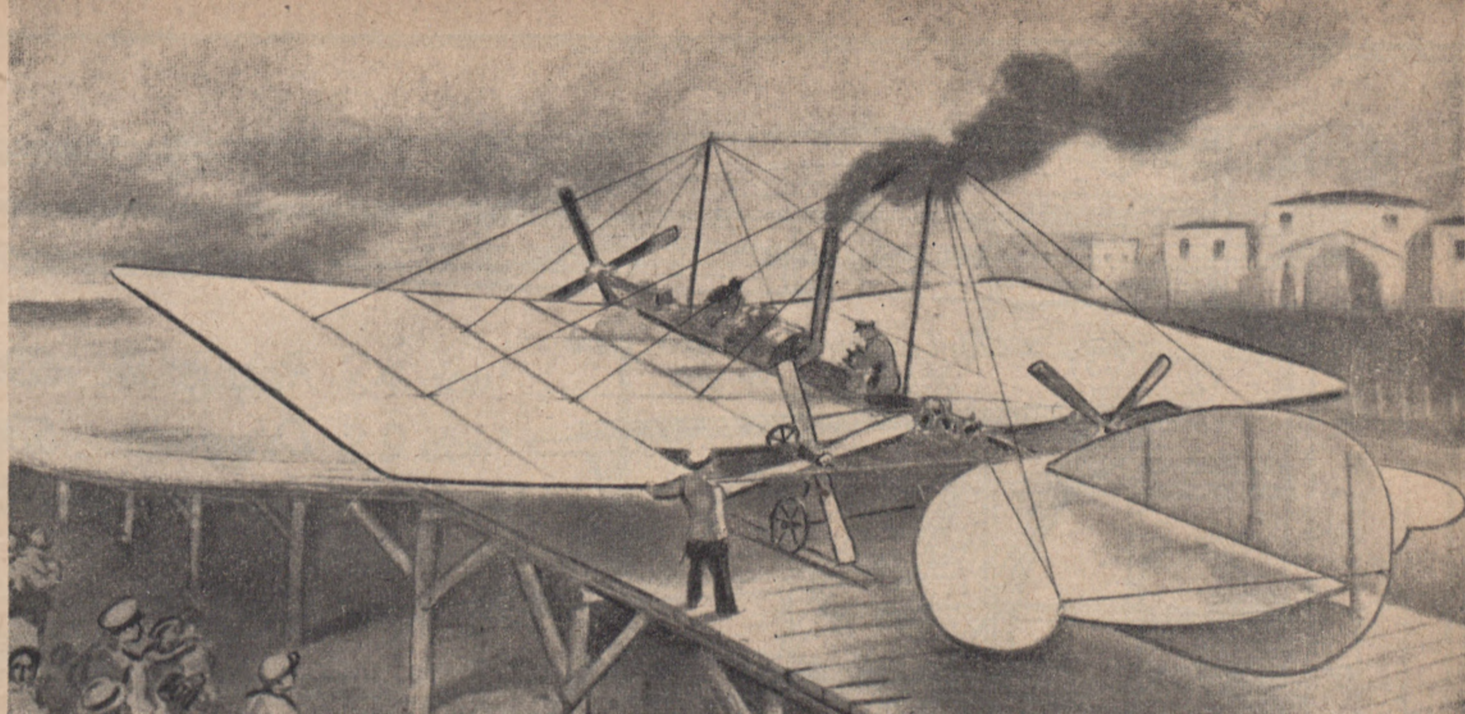
OFICER jednego z garnizonów lotniczych, Kliuczkin, zorganizował specjalną brygadę propagandową, która wyjeżdża na tereny wiejskie w związku z akcją przedwyborczą. Posiada ona przenośną aparaturę kinotechniczną i dźwiękową. W pracy brygady bierze udział wielu lotników zasłużonych w walkach z hitlerowcami.

W WYBORACH do Rady Najwyższej ZSRR ludność spontanicznie wysuwa kandydatury znanych lotników. Między innymi wysunięto kandydatury legendarnych pilotów I. Kożeduba, A. Pokryszkina, P. Pokryszewa oraz znanych konstruktorów A. N. Tupolewa, A. Jakowlewa i innych. Delegatem okręgu moskiewskiego jest marszałek lotnictwa, Wierszynin. Pracownicy sowchozów okręgu erywańskiego zgłosili kandydaturę Laureata Premii Stalinowskiej, konstruktora samolotów, A. Mikojana.

ZNANY RADZIECKI MODELARZ Aleksander Anisimow pobił nowy rekord szybkości w kategorii modeli na uwięzi osiągając prędkość 129,863 km/godz. Dokumenty z tego lotu przesłano do zatwierdzenia w FAI.

KAPITAN LOTNICTWA A. N. Rachtanow został odznaczony orderem zasługi za liczne prace racjonalizatorskie i pomysły nowatorskie. W ciągu swej 18-letniej służby dokonał on ponad 100 ulepszeń i wynalazków.

STUDENCI WOJSKOWO-LOTNICZEJ Akademii im. Żukowskiego zdobyli drużynowe mistrzostwo wojsk lotniczych w koszykówce. W zwycięskiej drużynie grali między innymi zastępca komendanta szkoły oraz kilku wykładowców. Wyróżnili się doskonałą grą kapitan służby techniczno-lotniczej Kuprianow i technik Maksimow.



PIERWSZY PILOT ŚWIATA

20 lipca 1882 roku na polach wsi Krasnoje Sioło pod Petersburgiem odbył się lot pierwszego na świecie samolotu skonstruowanego przez oficera rosyjskiej marynarki, Aleksandra Możajskiego. Pilotem tego samolotu był mechanik samouk Iwan Nikiforowicz Gołubiew.

Wynalazek Możajskiego, który spotkał się z nieprzychylnym przyjęciem władz carskich, wywołał ogromne zainteresowanie za granicą. Zainteresował się nim przede wszystkim wywiad. Gdy Możajski odmówił sprzedaży swego wynalazku, agenci obcych państw po prostu wykradli plany samolotu i wywieźli je za granicę. W Rosji Możajski i Gołubiew poszli w zapomnienie, a wszystkie akty, dotyczące samolotu, jego konstruktora i pilota zostały zagrzebane w carskich archiwach. Dopiero badania radzieckich historyków rzuciły nowe światło na tę sprawę, między innymi także na postać Gołubiewa.

Iwan Gołubiew pochodził z ubogich włościan, żyjących w gubernii Kałużskiej. Do dziś żyją w kołchozach tego rejonu ludzie, którzy doskonale pamiętają Gołubiewa i chętnie opowiadają fakty z jego życia. Do nich należy między innymi kołchoźnik Piotr Naumow, który znał osobiście Możajskiego, nauczyciel szkoły cerkiewnej w Krasnym Siole — Kuźniecow i inni.

* * *

Możajski poznał się z Gołubiewem jeszcze przed skonstruowaniem swego samolotu. Gołubiew, młody, przedsiębiorczy człowiek odznaczał się niezwykłymi zdolnościami. Wszystko co umiał (a był przecież mechanikiem) zawdzięczał tylko własnej wytrwałej pracy samouka. Nic więc dziwnego, że Możajski, kiedy powziął myśl o skonstruowaniu samolotu, widział w nim swego doskonałego pomocnika. Gołubiew z radością przyjął to zaproszenie — było przecież nie lada zaszczytem uczestniczyć w budowie pierwszego na świecie latającego aparatu.

Budowa wymagała jednak znacznych środków pieniężnych. Nie posiadał ich ani Możajski, ani tym bardziej Gołubiew. Trzeba więc było wiele części samolotu wykonywać samemu, a i to napotykało na duże trudności. Dlatego też Możajski wystarał się u swego przyjaciela, naczelnego inżyniera w pewnej fabryce papierniczej, aby przyjął Gołubiewa do pracy, jako mechanika. Zamiast wynagrodzenia za swą pracę, Iwan wieczorami wykonywał różne części samolotu na maszynach fabrycznych, a następnie składał je w ogromnej szopie, służącej na magazyn. Możajski przywoził co pewien czas inne części „latającej maszyny".

Gołubiew prędko zyskał sympatię i uznanie wśród towarzyszy pracy.

— Iwan był zawsze dokładny, sumienny i bardzo miły w obejściu — wspomina go jeden z robotników fabryki, N. S Tieliatnikow — chodził w szarej kurtce z szerokim pasem i czarnych spodniach. Czytywał bardzo dużo, tak że już po kilku miesiącach znał wszystkie książki, znajdujące się w bibliotece fabrycznej.

Gołubiew był doskonałym mechanikiem. Pewnego razu w jednej z maszyn uległa uszkodzeniu bardzo skomplikowana część. Główny inżynier fabryki oświadczył właścicielowi:

— Naprawę tego rodzaju mogą wykonać tylko w zagranicznych fabrykach. U nas nikt się na tym nie zna.

Nieprawda — zawołał Gułobiew — taką naprawę mogę wykonać z zawiązanymi oczyma!

Iwanowi zawiązano oczy i dostarczono odpowiednich narzędzi. Na oczach wszystkich robotników i majstrów Gołubie naprawił uszkodzoną część.

Częstokroć przyjeżdżał Możajski, zniechęcony ogromnymi trudnościami, na jakie napotykał w pracy. Brak było materiałów, literatury technicznej, a nade wszystko — pieniędzy.

— Wytrzymamy, Aleksandrze Fedorowiczu — pocieszał go Gołubiew — nie martwcie się!

* * *

Wreszcie w połowie lipca 1882 roku samolot był gotów. Zbudowany przez czterech stolarzy pod kierownictwem Arsenjewa i Gołubiewa według projektu Aleksandra Możajskiego, już na dwadzieścia lat przed lotami Francuzów i Amerykanów, głosił światu wyższość rosyjskiej myśli technicznej.

Wyłoniło się teraz zagadnienie: kto poleci? Możajski kończył wtedy 57 rok życia, zapronował więc stanowisko pilota— Gołubiewowi. Ten przyjął z radością zaszczytną propozycję.

Historyczny lot odbył się rankiem 20 lipca (1 sierpnia według starego stylu) 1882 roku. Pogoda była piękna; słoneczny i bezwietrzny dzień zdawał się sprzyjać śmiałym lotnikom. Na polu zebrali się przedstawiciele ministerstwa wojny, znani lotnicy balonowi i uczeni. Możajski i Gołubiew po raz ostatni obejrzeli maszynę. Uścisnęli sobie ręce.

Gołubiew zasiadł na miejscu pilota. Zasapał parowy silnik, zakręciły się śmigła i samolot potoczył się po przygotowanej bieżni. Za chwilę znalazł się w powietrzu. Zebranych opanował entuzjazm — okrzykom i wiwatom nie było końca. Samolot zniżył się do lądowania. Pierwszym przy maszynie był Możajski. Uścisnął gorąco Gołubiewa i starym rosyjskim obyczajem trzykrotnie go ucałował.

Gołubiew stanął przy samolocie i głośno zawołał:

— Rosjanie będą latać!

* * *

Tak rozpoczęła się nowa era w historii cywilizacji — era lotnictwa.

Według „Ogonioka" opracował (wig)

36

kołeczek do gumy - sosna 2×2

sklejka 0,8

Wkleić po pokryciu kadłuba i przed naprężeniem pokrycia

(12) (13)

sosna 3×3

Rozpiętość 690 mm	Pow. skrzydeł 7,4 dcm²
Długość 580 mm	Pow. stat. wys. 2,9 dcm²
Ciężar ok. 130 g.	Silnik SiM-3 poj. 0,8 cm³

Dźwigar steru kierunkowego

fornier 1 balsa 2

fornier sklejka 0,8×3

sosna 2×3

sosna 2×3

sosna 2×5

40 25 25 105

topola, balsa 2

(10) (1a)

sosna, topola 2×2

sosna 2×3

(1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9)

sosna, buk

przeciąć i skleić

43 40 60 60 60 60 60 60

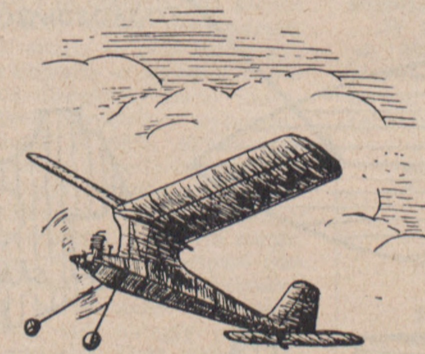
drut stal. ϕ 1

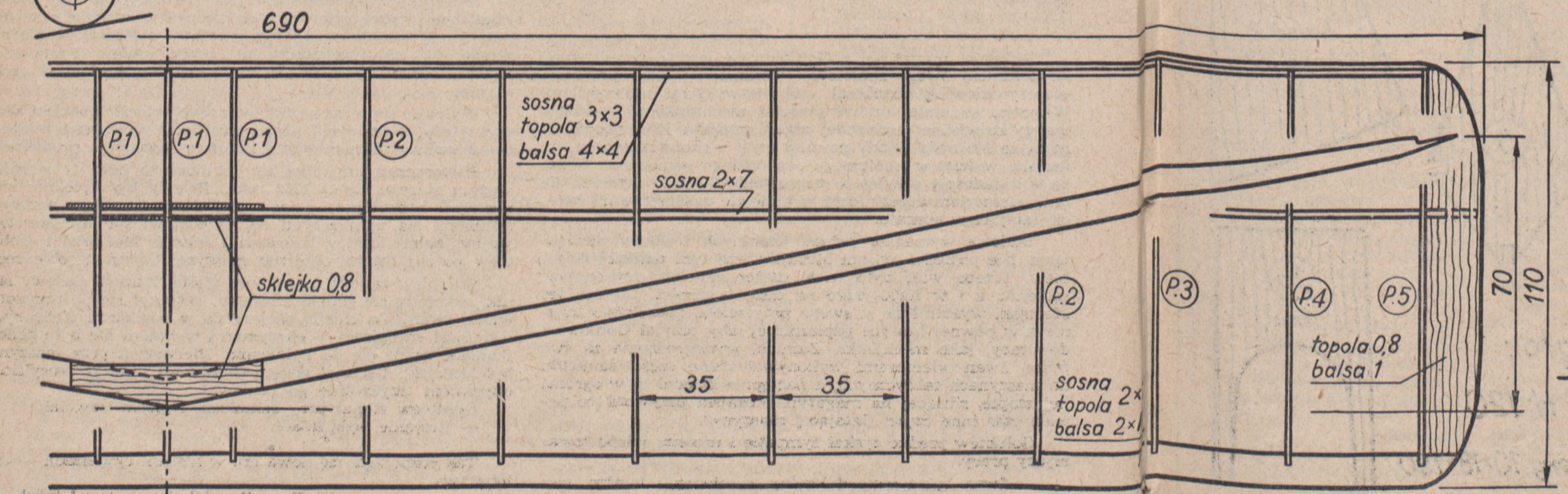
(11)

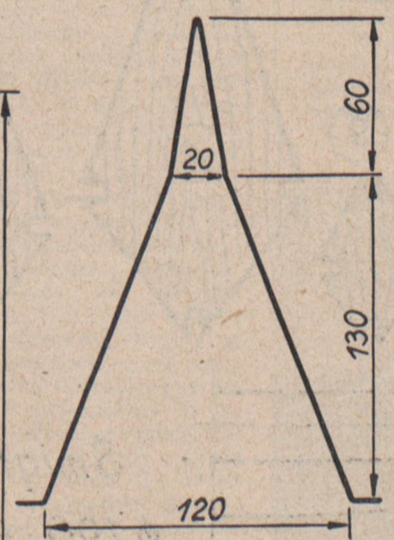
drut stal. ϕ 1,2-1,5

MODEL Z SILNIKIEM SPALINOWYM 0,8 cm³

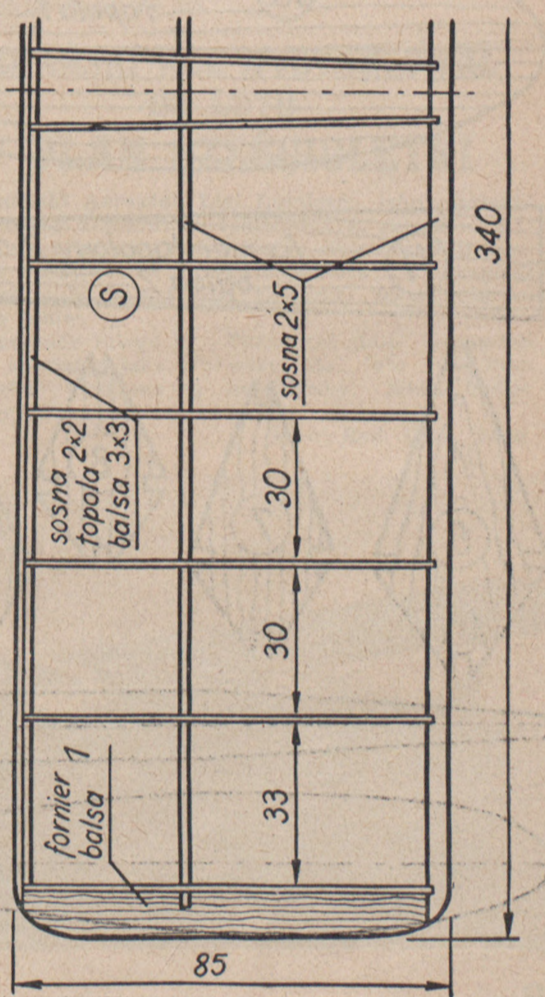
„Krasnal"



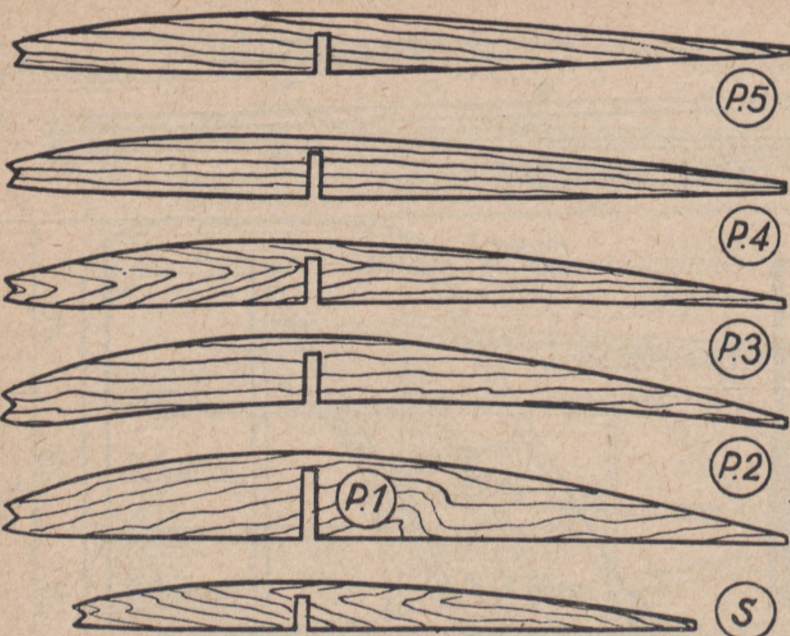




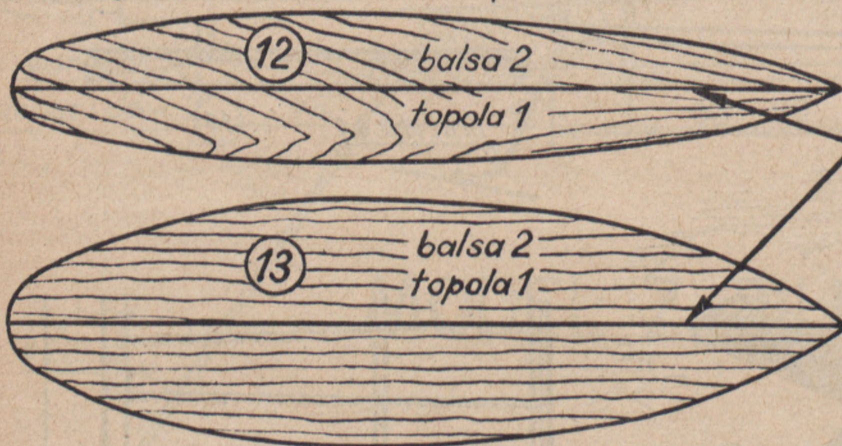
Golenie podwozia



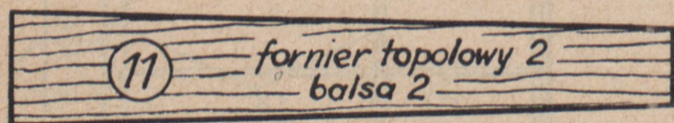
T.Pszenicki



Żeberka – sklejka 0,8; topola 0,8; balsa 1.
Wręgi – sklejka 0,8-1; topola 1; balsa 2.



przeciąć, zaskosować i skleić

















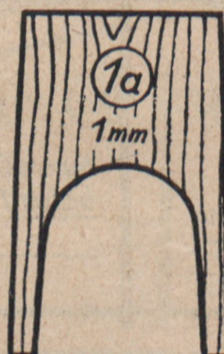




Śmigło:

ϕ 190; H 120

klocek bukowy 10×18×190



OPIS BUDOWY MODELU „KRASNAL"

Wyprodukowanie silniczka SiM-3 o pojemności 0,8 cm³ było zachętą do opracowania modelu do tego ze wszech miar udanego silniczka. Zbudowane dwa prototypy wykazały bardzo dobre własności lotne. Jeden z modeli brał udział w XIV Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających w Krakowie.

Konstrukcja modelu jest bardzo prosta. Do budowy zastosowano wyłącznie materiały krajowe.

Kadłub. Wręgi należy wyciąć według rysunków ze sklejki grubości 0,8 — 1 mm, deski topolowej lub fornieru topolowego, 1 — 1,5 mm. Podłużnice wykonujemy z listewek sosnowych o przekroju 2 x 3 mm — dolną podłużnicę nacinamy piłeczką na przestrzeni 90 mm i sklejamy (lamelowanie).

Do klejenia całości można stosować klej acetonowy względnie kazeinowy. Przednią wręgę wykonujemy z 3 mm sklejki lub deseczki topolowej. Dla zamocowania silniczka wklejamy dwie bukowe albo sosnowe listewki 8 x 8 mm — wykonane według rysunku.

Podwozie stanowi drut stalowy o średnicy 1,2 — 1,5 mm; montujemy je przymocowując do podłużnic nitką i to przed wklejeniem mniejszej deseczki badachimowej, odpowiednio przeciętej, zaskosowanej i sklejonej.

Płat nośny. Dźwigar wykonany jest z listewki sosnowej 2 x 7 mm, a żeberka ze sklejki 0,8 — 1 mm.

Statecznik poziomy. Należy zwrócić uwagę, aby zamocowanie było pewne. Należy wkleić deseczkę podklejając na krawędzi natarcia i spływu odpowiednie klocki.

Silnik. Przy wbudowaniu silniczka, którego pojemność może wynosić od 0,8 do 1,5 cm³ należy zważać na to, aby był nachylony w dół pod kątem około 2° oraz w bok, w kierunku obrotu śmigła.

Na pełnych obrotach model winien wznosić się pod kątem 60 do 80°, a stosunek lotu silnikowego do ślizgowego winien wynosić przynamniej 1 : 6.

Jan Bury

Rysunki wykonał **Tadeusz Pszenicki**

TRENING SILNIKOWY W 1949 ROKU.

Wracając jeszcze stale do osiągnięć lotnictwa sportowego w roku 1949, zajmiemy się dziś lataniem silnikowym.

Trening silnikowy prowadzony był w ubiegłym roku w Aeroklubach w oparciu o programy wyszkoleniowe DLC MK. Program treningu dla pilotów silnikowych był mało zróżnicowany i trudno go było dopasować do różnych kwalifikacji pilotażowych członków klubu. Zresztą jeszcze w wielu wypadkach nie przestrzegano ustalonego programu i nie wykonano przewidzianych zadań. Nie zwracano uwagi w klubach na omawianie zadania lotów na ziemi. Teoretyczne przygotowanie pilotów pozostawiało też wiele do życzenia. Potwierdziły to zresztą egzaminy na licencje w DLC MK. Szwankowała również równomierność treningu w klubach. Jak wykazuje analiza rocznych sprawozdań, tylko około 40% pilotów wylatało zaledwie 1/3 przeciętnej ilości godzin. Nieliczne tylko kluby zorganizowały u siebie i to dopiero pod koniec sezonu kursy doskonalące. W sumie — plan lotów silnikowych w klubach w roku ubiegłym, mimo znacznych wysiłków, wykonany został w 83%. Mimo tych braków i niedociągnięć, rok ubiegły był dla pilotów silnikowych rokiem poważnego postępu. I na tym odcinku lotnictwo sportowe może poszczycić się sukcesami. W porównaniu z rokiem 1946, rok ubiegły podniósł przeciętną ilość godzin lotu na pilota do 222%. Na poszczególne grupy pilotów zostały zwiększone limity godzin. Położono nacisk na kierowanie młodych pilotów na loty zlecone, jak społeczne itp. W wielu klubach zorganizowano wśród pilotów silnikowych współzawodnictwo indywidualne. Wzrosła poważnie równomierność treningu. Po raz pierwszy zastosowano również w klubach kursy doskonalające, w których wzięło udział 15,2% ogólnej liczby pilotów, którzy w czasie ich trwania nie przerywali normalnej pracy.

Jeżeli wspomnimy tu jeszcze o Eliminacyjnych Zawodach w klubach przed KZL, o Zlocie Gwiaździstym i Krajowych Zawodach Lotniczych, to uświadomimy sobie, że lotnictwo sportowe zrobiło na odcinku treningu silnikowego w ostatnim roku poważny krok naprzód.

AEROKLUBY

7) (kon)

KURS MECHANIKÓW LIGI LOTNICZEJ

W Szklarskiej Porębie rozpoczął się 1 lutego br. kurs mechaników Ligi Lotniczej, w którym biorą udział mechanicy wszystkich Aeroklubów Regionalnych i Centrum Wyszkolenia Lotniczego. Wykłady na kursie prowadzone są według programu opracowanego przez Dział Techniczny LL. Po wykładach odbywają się zawsze dyskusje, w których biorą udział wszyscy uczestnicy kursu. Szczególnym tematem ożywionych dyskusji jest sprawa współzawodnictwa personelu technicznego w klubach.

6 lutego br. w związku z wygłoszonym referatem na temat „Liga Lotnicza u progu nowych zadań" wywiązała się ożywiona dyskusja, w trakcie której ob. Ławrynowicz zgłosił rezolucję następującej treści:

„W odpowiedzi na apel ob. Marklewki my, mechanicy Ligi Lotniczej, obecni na kursie w Szklarskiej Porębie zobowiązujemy się naszą pracą powierzony nam sprzęt lotniczy otoczyć taką opieką, aby nie było żadnego wypadku z winy personelu technicznego. Przyczynimy się tym samym do przyspieszenia wykonania planu wyszkolenia lotniczego młodych kadr pilotów Polski Ludowej na 1950 rok".

Mechanicy Lotniczy Ligi Lotniczej.

Rezolucję tę przyjęli wszyscy zebrani jednogłośnie. Jest ona wyrazem pełnego zrozumienia przez mechaników nowych zadań Ligi Lotniczej.

Kurs w Szklarskiej Porębie, w ramach którego przewidziane są również wycieczki do huty szklanej i muzeum ornitologicznego, trwać będzie do dnia 21 lutego br. Pogoda co prawda nie sprzyja na razie kursistom, mimo to wszyscy są w dobrym humorze i mają nadzieję na poprawę pogody.

POZNAŃSKI ALL WYSTARTOWAŁ DO LOTU
W PLAN SZEŚCIOLETNI

Poznański Aeroklub Ligi Lotniczej, jako pierwszy ze wszystkich aeroklubów regionalnych, zgłosił na początku lutego br. swą gotowość do rozpoczęcia treningu i po sprawdzeniu przez inspektora LL otrzymał od Dyrekcji Naczelnej Ligi Lotniczej zezwolenie na otwarcie lotów.

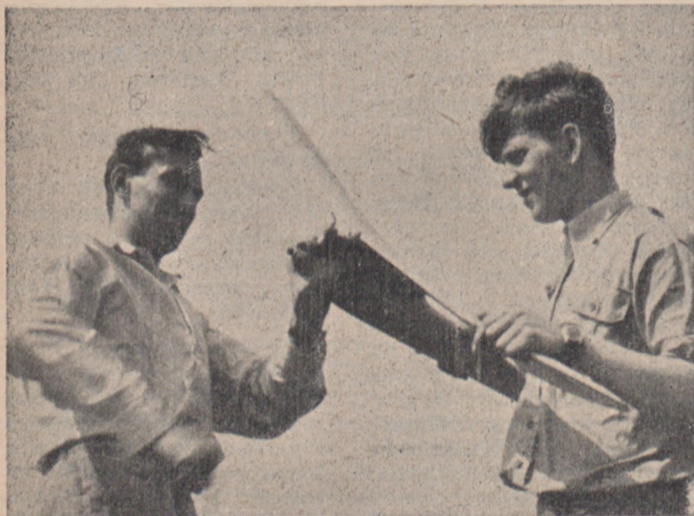
W połowie lutego br. Poznański ALL rozpoczął trening startując jako pierwszy do lotu w Plan Sześcioletni. Czekamy na inne kluby. Który będzie następny?

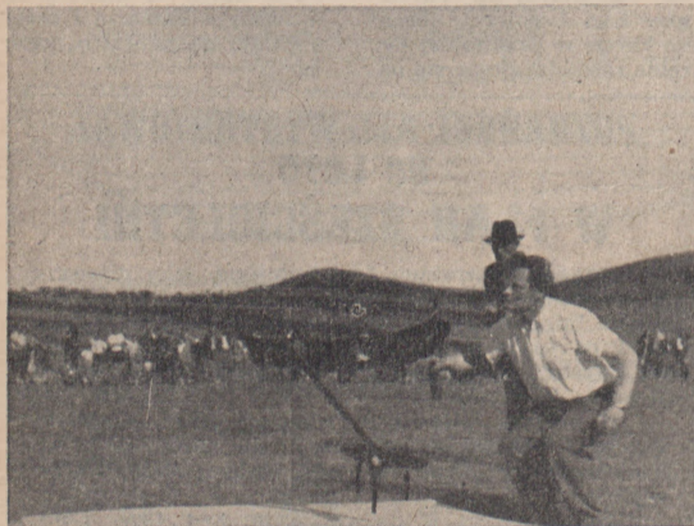
Foto: Red. Czas. Lotn.

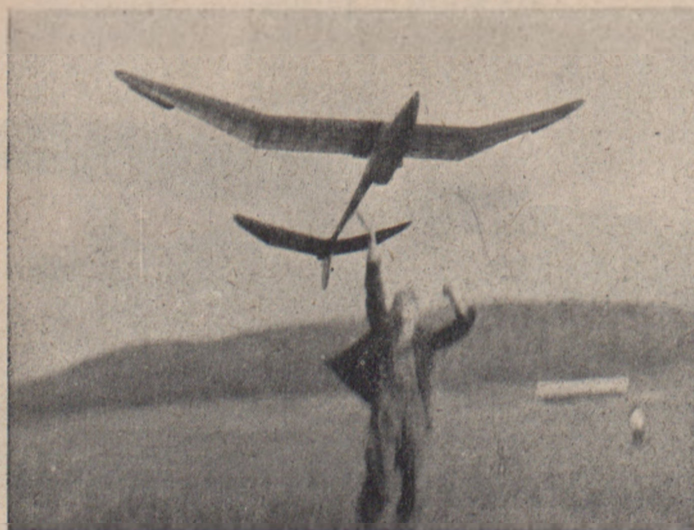


MAŁE LOTNICTWO
W CZECHOSŁOWACJI

Nasi koledzy z małego lotnictwa w Czechosłowacji prowadzą również planową pracę, jak zresztą i wszystkie państwa demokracji ludowej — za przykładem ZSRR. Oto w skrócie plan pracy modelarzy zrzeszonych w SNA (Słowacki Narodowy Aeroklub) opracowany na rok 1950: 1. Zawody ku czci Igora Manku (modele pokojowe i normalne); 2. Kurs instruktorski specjalnie dla doświadczeń z wodnopłatami; 3. Kurs pomocników instruktorów (na 140 osób); 4. Kurs doskonalący w modelarstwie dla nauczycieli szkolnych (na 30 osób); 5. Dwa kursy instruktorów (po 100 osób); 6. Kurs doskonalący dla referentów małego lotnictwa; 7. Obóz kondycyjny dla ekipy przeznaczonej na zawody międzynarodowe; 8. Wystawa modeli latających, w ramach ogólnokrajowej wystawy prac szkolnych; 9. Zawody ogólnokrajowe modeli na uwięzi; 10. Wystawa lotnictwa.







* * *

Jak zapowiada pismo „Mlady Technik" wkrótce będzie się ukazywał w Czechosłowacji miesięcznik pod nazwą „Letecky Modelar" (modelarz lotniczy), poświęcony wyłącznie małemu lotnictwu.

* * *

Jarosław Buszek z Pragi skonstruował nowy silnik samozapłonowy o pojemności 2,5 cm. Silnik ten ma 10 000 obr/min i waży 210 gramów. Prototyp będzie produkowany w próbnej, niewielkiej serii.

* * *

Czasopismo „Letecke Noviny" posiada rubrykę, w której zamieszcza ciekawsze modele polskiej konstrukcji. W pierwszym odcinku ukazał się plan modelu „Junak-2".

* * *

Nową metodę startu dla modeli silnikowych opracowali modelarze czechosłowaccy. Mianowicie model startuje z — ogona! Model nie potrzebuje podwozia, a jest jedynie podparty na statecznikach (trzy punkty) i trzymany do chwili, gdy silnik uzyska pełne obroty. Sposób ten, dość oryginalny, przekazano do FAL celem ewentualnego wprowadzenia na wszystkich zawodach.

* * *

W roku bieżącym planuje się w Czechosłowacji seryjną produkcję barografów do modeli i zwiększoną — silników samozapłonowych.

* * *

Czasopismo „Mlady Technik" wydaje stale plany modeli latających w skali 1 : 1, zawarte w estetycznych kopertach i zaopatrzone w dokładne instrukcje. Na razie ukazały się następujące plany: 1. szkolny szybowiec ERO; 2. model na uwięzi „RODEO"; 3. model na wędce LOOPING; 4. model z napędem gumowym FAVORIT.

P. E.

Nowoczesną metodę startu opracował kolega Zdenek Husiczka, którego widzimy na zdjęciu środkowym. Zdjęcie wykonano na zeszłorocznych zawodach ogólnokrajowych.

KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Nie spodziewałem się takiej burzy po ogłoszeniu apelu w sprawie tzw. trudnych artykułów z wzorami. Dziesiątki listów, które otrzymuję, na razie wypowiadają jedno słowo — N I E! — „...Sądzę, że treść SiM-u powinna być tak opracowana, aby z niej mogli korzystać czytelnicy o różnym stopniu wykształcenia, w myśl zasady: artykuły nie dla jednostek a dla wszystkich!" — pisze kol. Jerzy Śliwczyński z Łodzi. — „Pocóż dajecie wzory nieżyciowe, z których modelarz, przyszły konstruktor, czy lotnik wcale nie będzie korzystał w przyszłej pracy zawodowej" — mówi inżynier J. S.

I tak dalej, itd. Nie zamykam umyślnie dyskusji, aby wreszcie zdobyć choć kilka wypowiedzi pochwalających artykuły specjalne. Czekam, bo jak mówi stare i mądre przysłowie chińskie: „Odpowiedź, która nie rozstrzyga trudności — rodzi tysiące innych. Chcemy przecież załatwić sprawę do końca.

* * *

Modelarze często zapytują o termin XV Zawodów Ogólnokrajowych, Zawodów Modeli latających. Po uzyskaniu informacji w Dyrekcji Naczelnej Ligi Lotniczej mogę zawiadomić wszystkich, że termin zawodów ustalono na miesiąc wrzesień, bo to i po egzaminach i pogoda bardziej stała, a przez wakacje można pięknie modele wypróbować... Nie chcę się za dużo rozpisywać, bo w jednym z następnych numerów zostanie zamieszczony artykuł omawiający regulamin. Sam regulamin natomiast zostanie przesłany w najbliższych dniach do Okręgów łącznie z nowym Biuletynem LL. Ale największą tajemnicę to jednak zdradzę: XV Ogólnokrajowe odbędą się we Wrocławiu!

WYJAŚNIENIE

W związku z licznymi listami, które otrzymałem od osób obrażonych na mnie za „Kronikę" zamieszczoną w numerze 4 (188) SiM-u wyjaśniam z całą stanowczością, że był to opis li tylko ciekawego snu, a nie, jak sądzili niektórzy, kpiny z ich pracy.

Obserwator



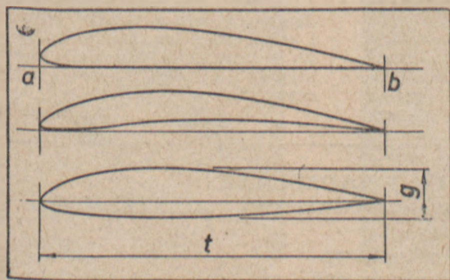
7. SKRZYDŁA

W przedostatnim odcinku ustaliliśmy pojęcie: rozpiętość skrzydeł. Obecnie zajmiemy się w dalszym ciągu płatem nośnym, albo po prostu skrzydłami (dlatego skrzydłami, gdyż płat składa się ze skrzydła lewego i prawego).

Muszę na wstępie zaznaczyć, że nasze zaznajomienie się ze skrzydłami nie będzie natury konstrukcyjnej, a po prostu pierwszą lekcją zapoznającą z podstawowymi pojęciami.

Skrzydła są główną częścią składową modelu latającego. Dzięki skrzydłom i odpowiednim profilom możliwy jest w ogóle lot. Dlatego właśnie projektowanie modeli rozpoczyna się od skrzydeł. Ustalenie rozpiętości, powierzchni, profilu i wydłużenia, to pierwsze zazwyczaj czynności.

Rozpocznijmy od profilu. Na rysunku pierwszym przedstawiano trzy rodzaje profilów: płaski, wklęsły i wypukły. Jeżeli poprowadzimy prostą od krawędzi natarcia (punkt a) do krawędzi spływu (punkt b), to otrzymamy dla dwóch pierwszych przykładów styczną do „brzucha" profilu, nazwaną cięciwą profilu. Na przykładzie trzecim cięciwą jest prosta przeprowadzona przez krawędź natarcia i spływu. Wymiar profilu (t) mierzony na cięciwie nazywa się głębokością cięciwy lub po prostu cięciwą.



Rys. 1

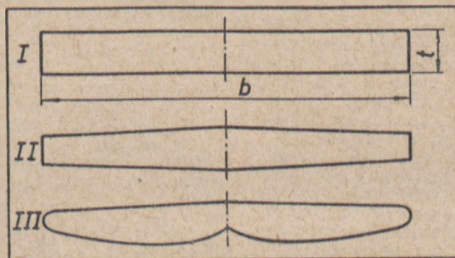
Zrozumiałym teraz powinno być poprawne określenie — głębokość skrzydła, a nie błędne — szerokość.

Grubość profilu (g) określamy w procentach. Na przykład profil o grubości 40 mm i głębokości cięciwy 200 mm nazwiemy 20 procentowym.

Skrzydła prostokątne posiadają stałą głębokość. Skrzydła trapezowe czy eliptyczne mają głębokość zmienną. W praktyce musimy znać również średnią cięciwę skrzydła. Dla skrzydła prostokątnego wyznaczenie średniej cięciwy nie sprawia wcale kłopotu. Jedynie dla przykładu podano na górnym rysunku 2 sposób wyznaczania średniej cięciwy.

Na rysunku następnym od góry widzimy przykład bardziej skomplikowany, a mianowicie: graficzne wyznaczenie średniej cięciwy skrzydła trapezowego.

Ponieważ skrzydło posiada obrys zakończony łukiem eliptycznym zmieniamy ten obrys na odpowiedni trapez o tej samej powierzchni (podobnie jak to podano przy obliczaniu powierzchni dowolnego obrysu. Następnie odkładamy większą głębokość skrzydła (a) pod mniejszą głębokością (b) i odwrotnie. Rysunek wyjaśnia resztę. Prosta przeprowadzona od skrajnych punktów przecina skrzydło w punkcie C wyznaczającym na przepołowionym skrzydle położenie średniej cięciwy i równocześnie środek ciężkości skrzydła. Można również obliczyć rachunkowo średnią cięciwę według wzoru: średnia cięciwa = głębokość największa + głębokość najmniejsza dzielona przez 2, ale otrzymana w ten sposób średnia arytmetyczna będzie mniejsza od uprzedniego przykładu, a więc niedokładna.



Rys. 2

Przy skrzydle o obrysie eliptycznym wielkość i położenie średniej głębokości znajdziemy, stosując wzory podane na rysunku.

Średnia cięciwa = 0,85 t, a położenie jej od osi symetrii = 0,425 R, gdzie t oznacza największą głębokość, a R rozpiętość połówki płata (jak na rysunku).

Obecnie zapoznamy się z wydłużeniem. Co to jest wydłużenie? Wiadome jest, że tą samą powierzchnię skrzydeł można osiągnąć przez długi a wąski obrys lub krótki a szeroki. Inż. W. Nowakowski w książce pt. „Szybownictwo" nazywa wydłużenie „miarą smukłości".

Tą „miarą smukłości" skrzydła w lotnictwie jest stosunek rozpiętości do głębokości płata. Przyjęto oznaczać ten stosunek grecką literą λ (lambda).

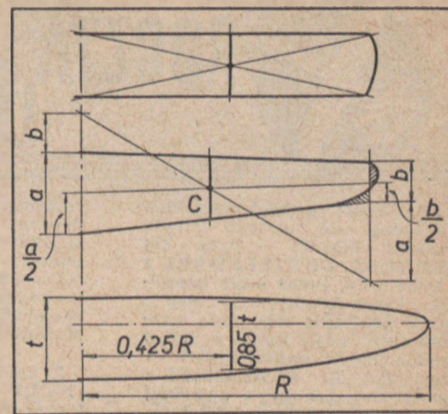
$$\lambda = \frac{b}{t}$$

(b — rozpiętość, t — głębokość płata).

Na przykład: skrzydła o rozpiętości 1 800 mm i stałej głębokości 200 mm będą miały wydłużenie równe 1 800 mm : 200 mm = 9. Ponieważ wydłużenie wyraża stosunek, więc jest liczbą niemianowaną.

Cały czas mówimy o skrzydłach prostokątnych, ale jak obliczyć wydłużenie dla skrzydeł o dowolnym obrysie, np. trapezowym czy eliptycznym?

Dla obliczania wydłużenia dowolnych obrysów posługujemy się uogólnionym wzorem wykonując działanie: rozpiętość x rozpiętość dzielona przez powierzchnię lub kto woli w formie wzoru: $\lambda = \frac{b^2}{S}$



Rys. 3

Wspominając o wzorach, zresztą wydaje mi się wcale nie trudnych, warto podać jeszcze kilka wzorów podręcznych odnoszących się do skrzydeł:

Powierzchnia skrzydeł $= \frac{\text{rozpiętość}^2}{\text{wydłużenie}}$.

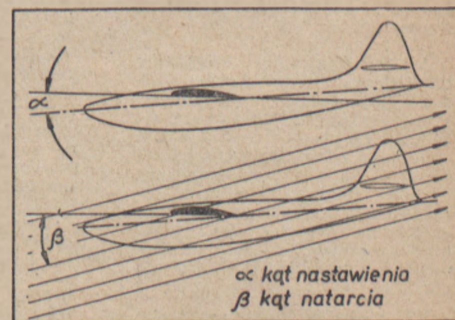
$$\left(S = \frac{b^2}{\lambda}\right)$$

Rozpiętość $= \sqrt{\text{powierzchnia x wydłużenie}}$.

$$(\sqrt{S \cdot \lambda})$$

lub rozpiętość = średnia cięciwa x wydłużenie.

Montując skrzydła na kadłubie określamy kąt, pod jakim skrzydło zostało zamocowane. Każdy profil posiada swój z góry określony kąt, przy którym daje największy wypór i najmniejszy opór. Kąt ten nazwany kątem nastawienia lub też zaklinowania, zawarty jest między osią kadłuba, a cięciwą profilu. (Patrz rysunek 4). W odróżnieniu od kąta nastawienia, który jest niezmienny w czasie lotu, rozróżniamy jeszcze tzw. kąt natarcia, tj. kąt zawarty między cięciwą profilu, a kierunkiem strug powietrza. Kąt ten jest zmienny w zależności od kierunku strug. Na rysunku 4 przedstawiono strugi w postaci skośnych, cienkich linii, o kierunku działania zaznaczonym strzałkami.



α — czytaj alfa, β — czytaj beta

Rys. 4

Bardzo ważną sprawą jest dokładne zrozumienie różnicy między kątem nastawienia, a kątem natarcia, gdyż często oba te pojęcia są mylone.

(cdn.)



„Z jakiego powodu tak późno dochodzą do naszego miasta numery SiM-u? — pyta kol **ELIGIUSZ CHMIELEWSKI z Ciechanowa** (nasz stały czytelnik i sympatyk); „Proszę o zainteresowanie się moją prenumeratą, gdyż numery SiM-u nadchodzą z opóźnieniem" — prosi kol. **K. SMOLARSKI z Zawiercia**. Listów o podobnej treści otrzymaliśmy dość dużo.

Otóż w tej sprawie należą się naszym Czytelnikom słowa wyjaśnienia. Rzeczywiście ostatnie numery SiM-u są opóźnione i nic dziwnego, że opóźnienie to wywołuje z kolei objawy zaniepokojenia i obawę o los prenumeraty. Drodzy Simkarze opóźnienie w wykonaniu SiM-u wynikło wskutek zdarzających się czasami w redakcyjnej pracy trudności technicznych. Komunikując to naszym Czytelnikom, podkreślamy jednocześnie, iż jest ono czasowe. Cały zespół redakcyjny dwoi się i troi, dążąc do tego, aby już najbliższe numery wyszły w terminie.

A zatem — pozbądźcie się obaw o prenumeratę. Opóźnienie — nasz i Wasz wróg, będzie zlikwidowane.

A teraz — do roboty! Nieznany z imienia i nazwiska **Simkarz** (nie podpisał się) pisze: „Zrobiłem model szybowca z kartonu, zapytuję: co zrobić, żeby poleciał? Proszę o wyjaśnienie mi tej sprawy"!

Na to, aby Wasz model mógł się unieść w powietrze, jest najlepszy sposób: wypuścić go z ręki. A zatem: dłoń prawej ręki chwyta kadłub modelu od spodu w punkcie ciężkości, unosi się mniej więcej na wysokość głowy, lekko odchyla do tyłu i... ruchem posuwistym wyrzuca model prosto przed siebie. Nie wątpimy, że pierwszy lot Waszego modelu będzie udany.

„Gdzie mogę dostać schemat silniczka odrzutowego? Przeglądałem różne czasopisma, szukałem w księgarniach, ale nigdzie nie mogę znaleźć takiego schematu. Doradź Redakcjo, co mam zrobić" — pisze kol. **LEON DROSZCZ ze Szczecina.**

A jednak... nie wszystkie czasopisma przejrzeliście Kolego. Zapomnieliście—o SiM-ie! Wystarczyło tylko zajrzeć do SiM-u Nr 1 — 2 ze stycznia ubiegłego roku, str. 13, a ujrzelibyście to, czego szukacie, tj. rysunek techniczny silnika odrzutowego strumieniowo - pulsacyjnego wraz z wyszczególnieniem nazw części składowych i szczegółową instrukcją rozruchu.

Również w numerze 3-cim SiM-u z ubiegłego roku znajdziecie rysunek odrzutowego silnika pulsacyjnego i opis jego budowy (str. 26 i 27). Zamówcie sobie oba te numery — w Centralnym Kolportażu „Prasy Wojskowej", Warszawa, ul. Nowowiejska 31.

Z kolei głos ma kol. **„DANUTA — LOTNIK" z Ornety.** Pisze ona: „W kwietniu jadę na kurs szybowcowy. Czy po ukończeniu kursu mogę starać się o przyjęcie do OSL? Czy może lepiej pomyśleć o ukończeniu kursu szybowcowego III stopnia?"

Jak wynika z treści listu, brakuje Wam Koleżanko dwóch lat do wieku, jaki powinni mieć kandydaci do OSL, tj. 18 lat ukończonych. Radzimy Wam zatem: ukończyć (pomyślnie) kurs I i II stopnia wyszkolenia szybowcowego, zapisać się do Aeroklubu Olsztyńskiego, odbywać tam treningi a następnie starać się w Klubie o przyjęcie na kurs szybowcowy III stopnia.

Równie dobrze jak w OSL możecie wypróbować swe zamiłowanie i umiejętności lotnicze na szybowisku i w Aeroklubie Ligi Lotniczej, która kieruje całością cywilnego szkolenia lotniczego w Polsce. Szkolenie to jest całkowicie bezpłatne. Aby poświęcić się lotnictwu, nie trzeba ani „opuszczać domu" — ani „tracić zmysłów", jak piszecie. To jest niedopuszczalne dla przyszłej lotniczki i... niepotrzebne. A o OSL — pomyślicie mając 18 lat.

Przeszkolenie lotnicze w Lidze Lotniczej radzimy również **kol. CZESŁAWOWI DOMALEWSKIEMU z Białegostoku**, uczniowi VII klasy szkoły podstawowej, który prosi nas o wskazówki odnośnie szkolenia.

Pytacie Kolego, od czego zacząć? Od Ligi Lotniczej! A więc kolejno: wstąpić do najbliższego Koła LL w Białymstoku, uczestniczyć w kursach ogólnolotniczych (w ten sposób zdobywa się początki wiedzy o lotnictwie), stanąć w bieżącym roku na komisję lekarską i kwalifikacyjną (o podjęciu prac przez komisję zawiadomimy w SiM-ie), przejść teoretyczny kurs szybowcowy (kursy te organizuje również Liga Lotnicza), a po pomyślnym zdaniu egzaminów z teorii — wyjechać na praktyczne szkolenie szybowcowe, na szybowisko Ligi Lotniczej.

Pamiętajcie Kolego: Wasza droga do lotnictwa wiedzie tylko poprzez Ligę Lotniczą!

Następny list pisze kol. **LESZEK CZARNECKI z Brwinowa**. Przysyła on nam do oceny dwa rysunki z cyklu humoru lotniczego. Zarówno pomysły, jak i technika wykonania rysunków wskazują na to, że kol. Leszek ma zdolności w tym kierunku. Przyślijcie nam kilka następnych rysunków, ale wykonanych czarnym tuszem. Jeśli technika wykonania rysunków i sam pomysł w ujęciu tematu będą na takim poziomie, jak ostatnio nadesłane, możecie liczyć na zamieszczenie.

„Chciałbym nawiązać korespondencję z czechosłowackim modelarzem. Długo wahałem się, dokąd się zwrócić z prośbą o podanie adresu: do SiM-u, czy do Towarzystwa Przyjaźni Polsko - Czechosłowackiej, ale — wybrałem SiM. Nadmieniam, że chciałbym korespondować z modelarzem „równym sobie", czyli amatorem, gdyż taki kurs ukończyłem" — pisze kol. **JANUSZ BIARDZKI z Siedlec.**

Spełniając Waszą prośbę podajemy Wam adres redakcji czechosłowackiego dwutygodnika lotniczego „Letectvi": Praha, Smecky 22, Czechosłowacja.

Napiszcie do redakcji „Letectvi" miły liścik z prośbą o nadesłanie Wam adresu któregoś z modelarzy. Opiszcie w liście, z jakim modelarzem chcielibyście korespondować, a wkrótce otrzymacie list od czechosłowackiego kolegi—modelarza. Pisać możecie po polsku.

„Czy mając szesnaście lat i małą maturę można zostać uczniem Podoficerskiego Kursu Strzelców Pokładowych w OSL? — pyta kol. **JANUSZ ANUSIEWICZ z Sokołowa Podlaskiego.**

Mając małą maturę moglibyście ubiegać się o przyjęcie na kurs pilotów lub obserwatorów w OSL, gdyby nie to, że macie dopiero szesnaście lat. Dolna granica wieku kandydatów do OSL wynosi 18 lat; musicie więc poczekać jeszcze dwa lata.

Zanim zaczniecie się starać o przyjęcie do OSL, pomyślcie o szkoleniu lotniczym w Lidze Lotniczej. Nabór kandydatów na szkolenie szybowcowe w roku bieżącym już się zakończył. Komisje kwalifikujące do latania na rok przyszły rozpoczną pracę w drugiej połowie bieżącego roku — uważajcie więc by nie przeoczyć terminu, który ogłosimy w SiM-ie.

Kończąc pozwalamy sobie przytoczyć słowa listu kol. **LUCJANA SYTEGO z Łukowej koło Biłgoraja:** „Kochana Redakcjo, donoszę Ci, że pismo które wydajesz jest ciekawe i bardzo dla mnie pożyteczne. Jestem z SiM-u bardzo dumny i pokochałem go, a poprzez niego i Lotnictwo Polskie, które strzeże granic naszej Ojczyzny".

ZAR.

CZYTELNICY PISZĄ...:

Szanowna Redakcjo!

List mój niech będzie dowodem przywiązania młodzieży do Waszych pism, tak bardzo dla nas wartościowych. Od lat najmłodszych jestem wielkim entuzjastą lotnictwa, długo jednak nie wiedziałem w jaki sposób mógłbym w nim pracować. Dopiero dzięki SiM-owi znalazłem właściwe dla siebie zajęcie — modelarstwo.

Jak to się stało? — Przed rokiem, w listopadzie, przeglądałem numery SiM-u. Nie miałem jeszcze trwałego postanowienia, co mam robić. I wtedy SiM podsunął mi myśl o modelarstwie. Zadecydowałem, że moje miejsce jest w modelarni.

Dziś właśnie mija rok od chwili powzięcia mej decyzji. W dniu tego skromnego jubileuszu mej modelarskiej pracy pragnę Wam serdecznie podziękować za wskazanie mi właściwej drogi oraz donieść, że w ciągu roku zbudowałem trzy modele latające, byłem uczestnikiem trzech zawodów (w tym dwóch ogólnopolskich, na których uzyskałem dobre miejsca), pogłębiłem swą wiedzę teoretyczną i praktyczną, a w końcu — sam zająłem się popularyzacją „małego lotnictwa".

To jest wszystko, co chciałem Wam napisać. Kończąc, przesyłam wyrazy szacunku.

JANUSZ SIWEK
Kielce, ul. Domaszewska 1 m. 2.

NA ZDJĘCIU NA OKŁADCE

W końcu lutego br. LL zorganizowała wystawę modeli redukcyjnych w Warszawie. Fragment ze stoiska.
Foto: WAF

KSIĄŻKI NADESŁANE
Spółdzielnia Wydawniczo-Oświatowa „CZYTELNIK"

LENIN — wydanie albumowe
STALIN — wydanie albumowe
STROFY O STALINIE — wiersze poetów polskich
WOLNOŚĆ SUMIENIA I WYZNANIA W POLSCE LUDOWEJ — Henryk Świątkowski
NICZYJAK — Jan Kurczab
STATEK W MIEŚCIE — Andreas Kedros
NIEDOSTATECZNIE — Stanisław Kowalewski
PUSZKIN — Jurij Tymianow
RYCERZ NADZIEI — Jorge Amado.

Redaktor Naczelny ALFRED WINDHOLZ mjr
WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul Krak. Przedmieście 11/6
Tel.: 88 350 88 352. 80 582. 80 583. wewn. 40 albo 45 Adres kolportażu: W-wa. ul. Nowowiejska 31 (w podwórzu).
WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł, rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978 właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa
Nr 331 — ZGPW Nr 1. B - 101056 Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem
Cena 15 zł